



KONSULTACJE SPOLECZNE

PROJEKT REORGANIZACJI STRUKTURY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W REJONIE LOTNISKA RADOM-SADKÓW W
ZWIĄZKU Z UTWORZENIEM NOWEGO CYWILNEGO PORTU LOTNICZEGO RADOM

1. CEL

Celem przedmiotowej zmiany jest umożliwienie wykonywania cywilnych operacji lotniczych IFR do/ z lotniska EPRA w przestrzeni kontrolowanej poprzez utworzenie CTR i TMA Radom w granicach zabezpieczających nowe instrumentalne procedury podejścia do lądowania i procedury SID/STAR.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

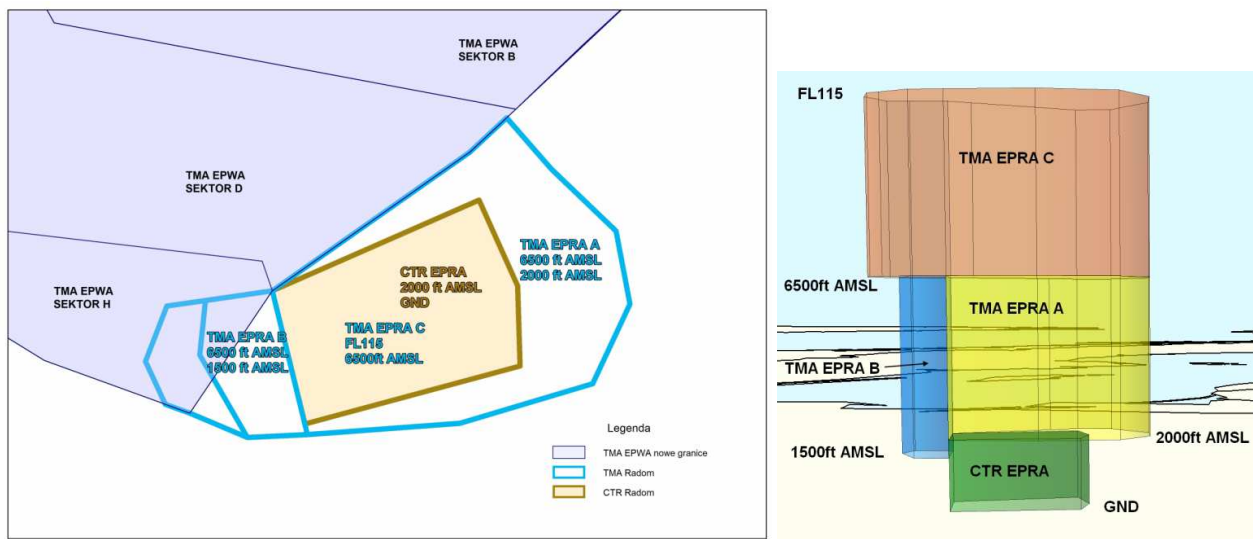
a) **Utworzenie CTR i TMA Radom**

Projekt zakłada wprowadzenie strefy kontrolowanej lotniska w zakresie wysokości GND – 2000ft AMSL oraz trzy-segmentowego rejonu kontrolowanego, którego poszczególne segmenty zawarte będą w granicach pionowych:

- TMA Radom – segment „A”: 2000ft / 6500ft AMSL,
- TMA Radom – segment „B”: 1500ft / 6500ft AMSL,
- TMA Radom – segment „C”: 6500ft / FL115 AMSL,

W CTR oraz TMA Radom do wysokości FL95 planowane jest wprowadzenie klasy przestrzeni „D”. Natomiast w TMA Radom powyżej FL95 klasy przestrzeni „C”.

Lotnisko EPRA będzie współużytkowane przez wojsko oraz przez cywilny port lotniczy. Cywilna służba kontroli ruchu lotniczego (TWR Radom) zapewniająca proceduralną służbę kontroli lotniska i zbliżenia będzie zapewniana tylko w godzinach planowanych operacji cywilnych a/c komunikacyjnych. W trakcie trwania lotów wojskowych służbę kontroli ruchu lotniczego będzie zapewniał organ wojskowy w aktywnym MATZ Radom. Natomiast poza godzinami pracy cywilnej służby TWR Radom oraz w przypadku zakończenia wykonywania lotów wojskowych będzie dostępna lotniskowa służba informacji powietrznej – AFIS Radom w aktywnym ATZ Radom o granicach poziomych tożsamyh z CTR EPRA i do wysokości 3500ft.

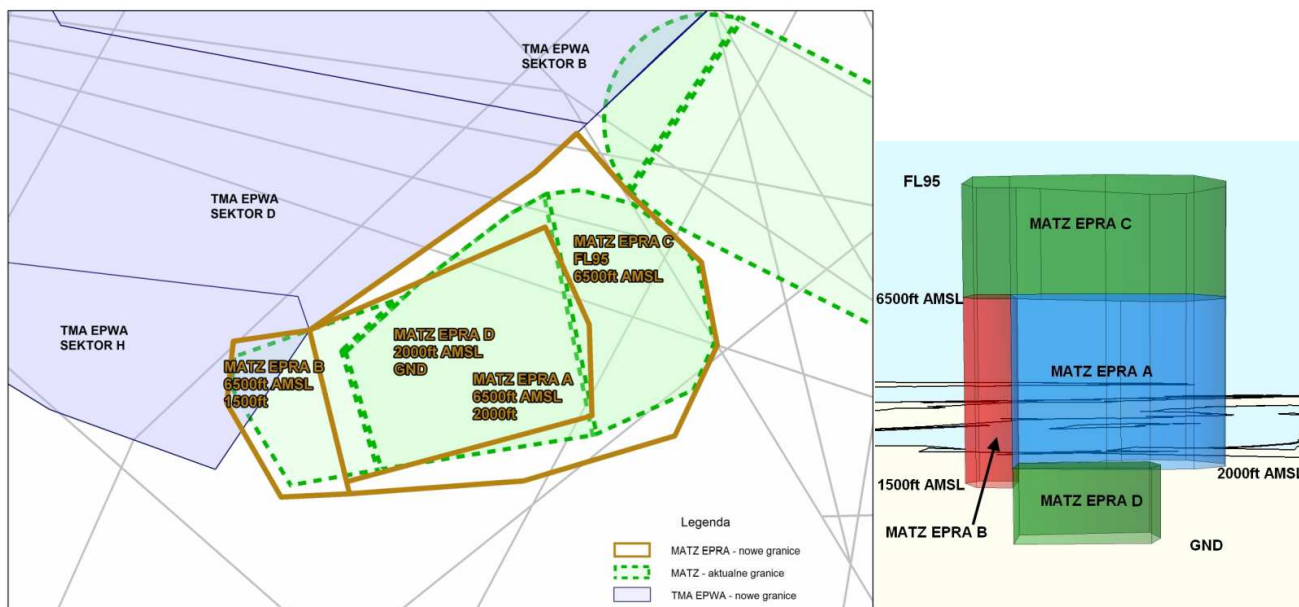


Rys. 1: Granice CTR i TMA Radom.

b) Zmiana granic MATZ Radom, ATZ Radom

W związku z tym, że Radom-Sadków będzie lotniskiem cywilno-wojskowym będą istniały oddzielne struktury przestrzeni powietrznej dla potrzeb poszczególnych służb kontroli ruchu lotniczego – odpowiednio TMA i CTR oraz MATZ. Biorąc pod uwagę fakt, że struktury cywilne i wojskowe nie będą jednocześnie aktywne oraz w celu uniknięcia niejednoznaczności przebiegu granic (a co za tym idzie uzyskania przejrzystej struktury przestrzeni powietrznej w tym rejonie) postanowiono, że granice MATZ Radom będą pokrywały się z granicami CTR i TMA Radom. W tym celu projekt zakłada niewielkie powiększenie przestrzeni strefy ruchu lotniskowego lotniska wojskowego MATZ Radom. Niniejsza modyfikacja granic nie wpływa w negatywny sposób na wykonywanie operacji wojskowych na lotnisku EPRA. Obecnie opublikowana wojskowa instrumentalna procedura podejścia do lądowania mieści się wewnątrz zmodyfikowanych granic przestrzeni MATZ Radom. Dzięki w/w zmianom układ struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska EPRA będzie powodował zwiększenie świadomości sytuacyjnej użytkowników – zarówno kontrolerów ruchu lotniczego oraz użytkowników GA. Zmodyfikowany MATZ Radom będzie się składał z następujących segmentów:

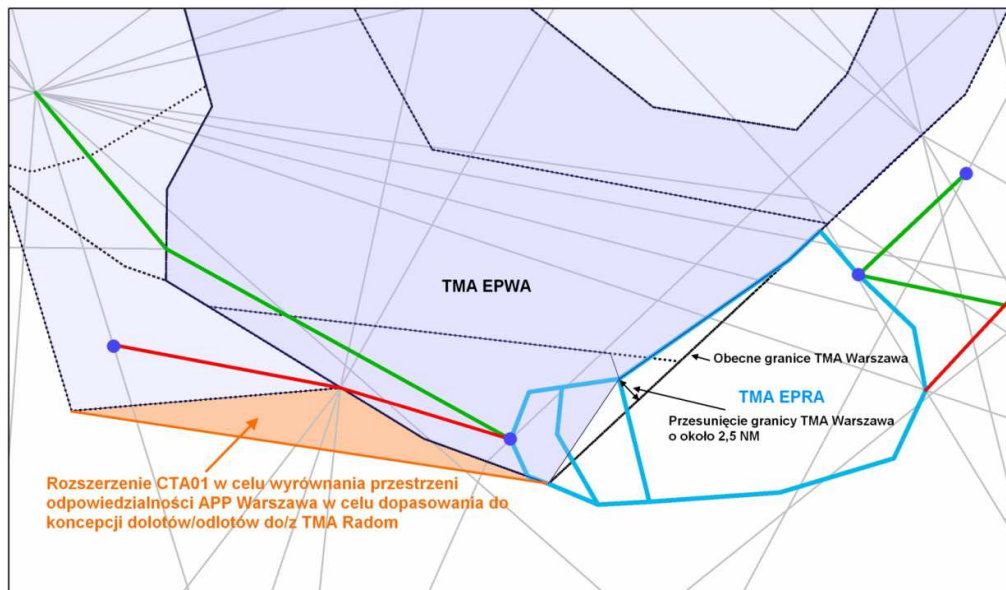
- segment „A”: 2000ft / 6500ft AMSL,
 - segment „B”: 1500ft / 6500ft AMSL,
 - segment „C”: 6500ft / FL95 AMSL,
 - segment „D”: GND / 2000ft AMSL.
- Poza czasem aktywności CTR, TMA i MATZ Radom możliwa jest aktywacja ATZ Radom w granicach poziomych tożsamyh z CTR Radom. Natomiast granice pionowe ATZ EPRA wynoszą: GND – 3500ft AMSL. W ATZ będzie zapewniana lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS) przez Port Lotniczy Radom.



Rys. 2: Zmiana granic MATZ Radom

c) Modyfikacja TMA Warszawa

W związku z utworzeniem CTR / TMA Radom zaistniała konieczność nieznacznej modyfikacji segmentu TMA Warszawa. Dodatkowo w celu zabezpieczenia operacji ARR/DEP do EPRA z kierunku zachodniego konieczne jest zmodyfikowanie granicy CTA01 (powyżej FL095).



Rys. 3: Korekta granic TMA EPWA i CTA01

d) Modyfikacja ATZ EPRP

Zabezpieczenie pierwszorzędnych przestrzeni chronionych procedury Holdingu do wysokości 6000ft AMSL wewnątrz TMA Radom powodują kolizję tego rejonu kontrolowanego z ATZ EPRP. W związku z powyższym konieczna jest niewielka korekta granic poziomych ATZ EPRP

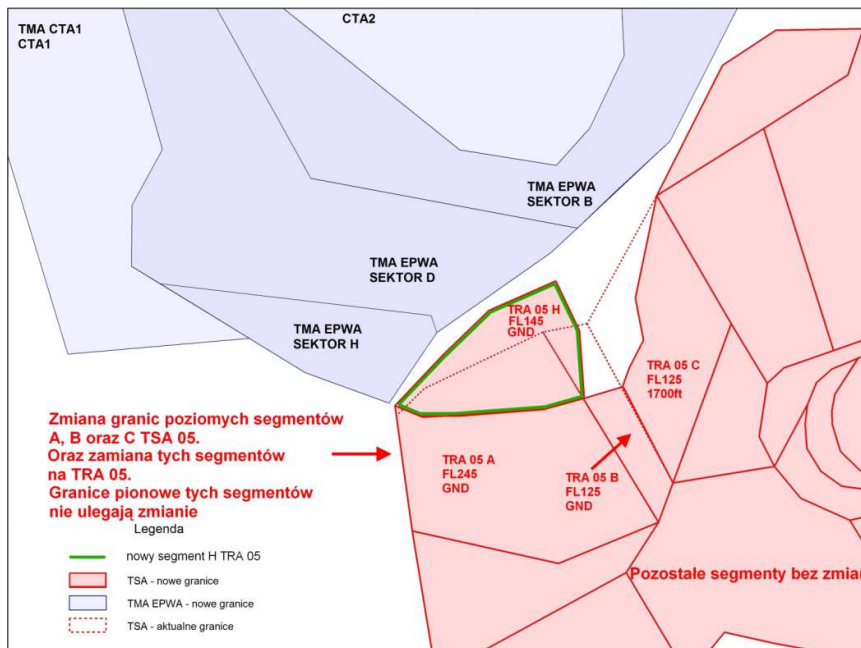


Rys. 4: Korekta granic ATZ EPRP

e) Modyfikacja TSA05

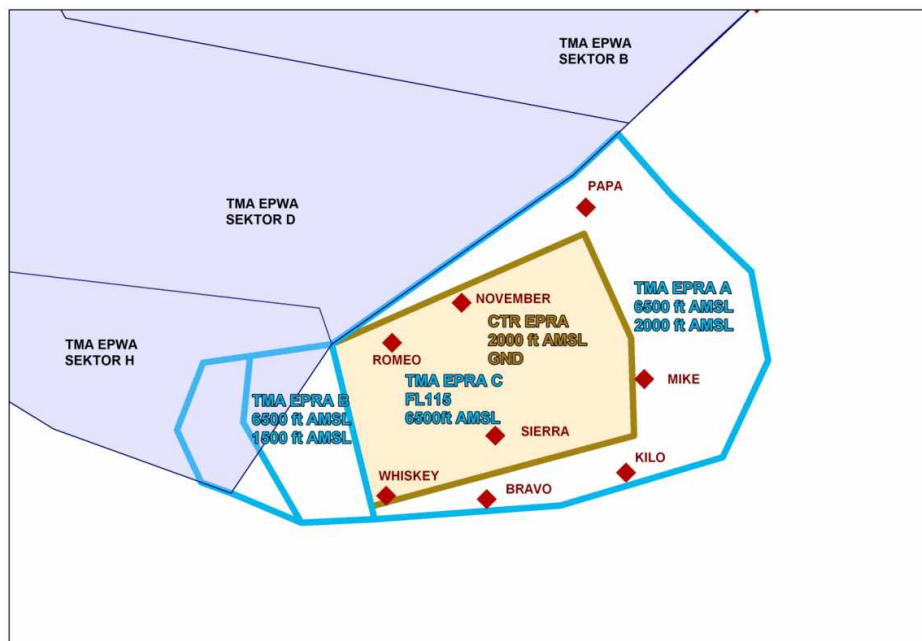
Utworzenie nowego TMA Radom wiąże się z koniecznością modyfikacji granic strefy czasowo wydzielonej TSA 05 w celu dopasowania granic przylegających do siebie struktur. Zmniejszeniu ulegną granice segmentów A, B oraz C strefy TSA05.

Segmenty A, B oraz C TSA05 zostaną zamienione na strefę TRA w celu możliwości bardziej elastycznego wykorzystania . Dodatkowo, w miejscu pomniejszonych segmentów zostanie wydzielony nowy segment H TRA05 (nieдоступny w przypadku aktywności CTR i TMA Radom) na potrzeby zabezpieczenia operacji wojskowych (głównie skoków spadochronowych w rejonie lotniska EPRA). W TRA05 będzie zapewniana wojskowa służba ruchu lotniczego przez APP Radom.



f) Punkty VFR w rejonie EPRA

Obecnie w rejonie lotniska Radom-Sadków opublikowanych jest 8 punktów VFR. Po analizie ich lokalizacji w kontekście projektowanych granic CTR, TMA Radom oraz modyfikacji granic MATZ EPRA stwierdzono, że nie ma potrzeby zmiany położenia tych punktów.



3. UZASADNIENIE

Plany utworzenia cywilnego portu lotniczego na współużytkowanym ze Stroną Wojskową lotnisku Radom-Sadków zakładają utworzenie cywilnego organu TWR EPRA zapewniającego proceduralną służbę kontroli lotniska i służbę zbliżania.. W związku z powyższym PAŻP przygotowała projekt wdrożenia przestrzeni kontrolowanej wokół lotniska EPRA.

Biorąc pod uwagę usytuowanie lotniska (bezpośrednie sąsiedztwo stref wojskowych oraz TMA Warszawa), wysokie natężenie zarówno ruchu GA jak i wojskowego w przedmiotowym rejonie (loty szkolne z lotnisk EPDE, EPRA) oraz prognozowany cywilny ruch samolotów komunikacyjnych na tym lotnisku (wg. danych od zarządzającego portem lotniczym obecnie zaplanowany jest jeden rejs tygodniowo) postanowiono zminimalizować utrudnienia dla strony wojskowej oraz ruchu GA przez utworzenie struktury CTR i TMA Radom niepozwalającej na wykonywania podejść do lądowania „z prostej” (zmniejszenie wymaganej przestrzeni kontrolowanej dla CTR i TMA Radom). Projekt zakłada, że w celu wytracenia wysokości w trakcie podejścia do lądowania należy wykonać pełną, konwencjonalną instrumentalną procedurę (racetrack na kierunku RWY25 oraz zakręt proceduralny na kierunku RWY07) lub procedurę GNSS na kierunku RWY25.

4. Korzyści i ograniczenia wynikające z wprowadzenia przedmiotowych zasad:

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	Umożliwienie liniom lotniczym wykonywania operacji ARR/DEP EPRA w przestrzeni kontrolowanej z zapewnianiem służby kontroli ruchu lotniczego.	OPS/ SAF/ EFF	S1	Ograniczenie dostępu do przestrzeni niekontrolowanej poprzez utworzenie CTR/TMA Radom oraz poszerzenie granicy MATZ segmentu od 2000ft na północ i południe.	EFF
Z2	Umożliwienie wykonywania przez GA skoordynowanego przelotu przez aktywne TRA (w granicach obecnych segmentów TSA 05A,B,C)	OPS/ EFF	S2	Zmniejszenie przestrzeni aktywowanej na potrzeby realizacji lotów szkolnych przez użytkowników wojskowych	OPS/ EFF